Wnioski i sprawozdanie

Sekcyi ekonomicznej Rady miasta

w sprawie przebudowy na dworcu kolejowym w Krakowie.

I. Rada miasta uchwala podnieść niewłaściwość rozpatrzenia przedmiotu tylko na zasadzie paragrafu 22 rozporządzenia z 25 stycznia 1879 r. Z powodu nieformalnego traktowania niniejszej sprawy, uprasza Rada miasta o dodatkowe rozpisanie Komisyi obchodowej politycznej na podstawie paragrafów 15 i 21 powołanego rozporządzenia, jeżeliby następujące uwagi, zarzuty, względnie żądania nie zostały uwzględnione.

II. Rada m. Krakowa nie zgadza się na przedłożone plany tunelu i zmiany starej hali.

III. Rada miasta uważa budowę nowego dworca kolejowego za jedyne racyonalne wyjście w danej sprawie, usuwające wszelkie niedogodności i niebezpieczeństwo.

IV. Gdyby to jednak **na teraz** było niemożliwe, Rada zgodzi się na założenie drugiego peronu, z osobnym dojazdem i wyjazdem i zupełnem urządzeniem, tak, jak to jest po stronie miasta.

Co do I-go. Podniesiona niewłaściwość rozpatrzenia sprawy tylko na zasadzie paragrafu 22 powołanego rozporządzenia polega na tem, że projekt nie zawiera wyłącznie budowy nadziemnej *(Hochbau)*, ale także budowę podtorową, jaką jest tunel *(Kunstbau)*, należący do robót wymagających wedle paragrafu 15 i 21 tegoż rozporządzenia obchodowej Komisyi politycznej.

Co do II-go. Oświadcza Rada m., iż nie zgadza się na urządzenie tunelu, łączącego peron teraźniejszy z peronem projektowanym od strony wschodniej, w celu utworzenia przejścia dla podróżnych przybywających pociągami od Wiednia, Warszawy, Wrocławia etc. **z nowego** peronu na istniejący peron, jakoteż

i w celu urządzenia stałego przejścia dla wyjeżdżających z Krakowa do Galicyi z następujących powodów:

Osoby wymienionych pociągów zmuszone byłyby z pakunkami ręcznymi schodzić 25 stopni na dół, przechodzić przez tunel wąski, niski i niedostatecznie oświetlony i wychodzić napowrót przez 25 stopni do góry.

Osoby przejeżdżające przez Kraków od zachodu ku wschodowi, miałyby celem zakupienia dalszych biletów, a takich osób jest 50% z powodu, iż tylko duże stacye uposażone są biletami przejazdowymi po za Kraków, tak samo przechodzić przez tunel i wracać, musiałyby więc w obydwóch kierunkach przejść 100 stopni razem z pakunkami ręcznymi, a częstokroć jedne i drugie zostawić bez opieki.

Ponieważ doświadczenie nauczyło, że podróżni tracąc pociąg z oczu doznają niepokoju i obawiają się odjazdu pociągu, dlatego osoby przyjeżdżające częstokroć ze stron odległych, po zakupieniu biletów, co zwykle długiego czasu wymaga, pospieszać będą napowrót do pociągu, rezygnując dla pewności, mimo potrzeby i dostatecznego nawet czasu ze zrestaurowania się w zimnych porach roku, ciepłem pożywieniem.

Zważywszy dalej, że przez tunel ten prowadzone być mają wszystkie transporty wojskowe do 400 żołnierzy z bronią, z których luźne transporty powtarzają się zawsze przed i po świętach, przed i po ostatkach, przed i po ćwiczeniach, że każdy żołnierz zamiast walizki, niesie w ręku skrzynkę dość znacznych rozmiarów — pociągi osobowe bowiem przeznaczone są do zabierania wszystkich wymienionych transportów wojskowych — nadto, że tunel ten służyć będzie tak do przewożenia całej poczty włącznie pocztowych frachtów i wszystkich nadanych kolei pakunków, w celu zwrotu tychże na peronie dawnym przybyłym od Wiednia, Warszawy etc. podróżnym, jakoteż i pakunków nadanych w Krakowie do Galicyi, z pomiędzy nich zaś, pakunki przeznaczone do miejsc kąpielowych, zawierające zwykle pościel, są u nas rozmiarów nigdzie zresztą niepraktykowanych, to urządzenie tunelu przedstawia się jako zbiór uciążliwości i przykrości, zagmatwanie osób idących w obydwóch kierunkach, zepchniętych ku niskim ścianom tunelu i wcale niewykluczonych kolizyj publiczności cywilnej z wojskiem, jak równie głów jej z pakunkami.

Takie przykrości musiałyby odstraszyć licznie miasto nasze zwiedzających gości i naraziłyby Gminę m. Krakowa na poważne straty materyalne, przed któremi Gmina, historycznemi przejściami

nieszczęśliwemi o cały wielki majątek przyprowadzona, dzisiaj tem więcej bronić się i zawarować ma obowiązek, ile że obecnie wszystkie swe siły wytęża dla podołania potrzebom rozwoju i cywilizacyi.

Jako powód do urządzenia tunelu przedstawiono nam potrzebę osobnych torów na każdy kierunek pociągów tak osobowych jakoteż i towarowych, i potrzebę drugiego peronu, ze względów bezpieczeństwa, a mianowicie, że pociągi osobowe i towarowe wyjeżdżając z Krakowa narażone są na spotkanie się z pociągami towarowymi, idącymi z przeciwnej strony od Podgórza, **w tym przypadku**, gdyby personal tych ostatnich pociągów przeoczył sygnały, lub ich w czasie mgły nie dostrzegł. (Przeciw mgle mają koleje środek, t. j. kapsle wybuchowe, które maszynistę i starszego konduktora do natychmiastowego zatrzymania pociągu znaglają.)

Przypuszczenie takie jak powyższe, może wszędzie katastrofę sprowadzić, a w Krakowie i wtenczas nawet, jak to później przedstawimy, kiedy dworzec według przedłożonego projektu przebudowany zostanie.

Jeżeli kolej dopuszcza możliwości odesłania pociągu z Podgórza bez obowiązującego porozumienia się telegraficznego, bez sygnałów elektrycznych i optycznych, że ten pociąg aż 3 sygnały **„stój“**, t. j. sygnał dystansowy, sygnał lokalny i semafor przeoczy i przeciw zasadniczo raz na zawsze ustanowionemu nakazowi zatrzymania się każdego towarowego pociągu przed stacyą w Krakowie tak długo, aż ze stacyi otrzyma pozwolenie wjazdu, jeżeli pomimo tego wszystkiego pociąg **przecie dalej pojedzie**, to nie zderzy on się wtenczas już z pociągiem wyjeżdżającym z Krakowa, ale taki dziki pociąg wjedzie na stacyę i porozbija wszystko, co napotka.

Przy takiem przypuszczeniu ze strony kolei, musiałyby wszystkie koleje, których bezpieczeństwo polega na telegrafie i sygnałach, a w razie niefunkcyonowania telegrafu, wyłącznie na sygnałach, a więc przedewszystkiem koleje jednotorowe, być wykluczone, i w tym to przypadku pozostałyby ze wszystkich kolei w Galicyi jedyna kolej z Oświęcima do Lwowa.

Jeżeli kolej uważa równoczesne popełnienie błędów przez tak wielką ilość czynników — jakby wskutek zmowy — za możliwe, to to z drugiej strony wolne jest przypuszczenie jednego tylko błędu w przebudowanym dworcu, a tym byłoby fałszywe ustawienie pierwszej zwrotnicy od strony Podgórza na torze II-gim; i w tym przypadku pociąg, mający nawet pozwolenie wjazdu,

uderzyłby na każdy pociąg jadący normalnie po kolei dwutorowej, tak osobowy, jak wojskowy i towarowy, i w tym przypadku byłaby znowu kolej dwutorowa niemożliwa.

Pokazuje się więc, że czyniąc tak dowolne pesymistyczne przypuszczenia, dochodzi się do tak ujemnych wyników, że z powodu zadaleko idących ostrożności, wszelki ruch na kolejach ustaćby musiał.

Po stronie kolei północnej wjeżdżające do Krakowa pociągi, nie mające widoku z powodu krzywizny i mostu warszawskiego, przechodzą przez 4, a wyjeżdżające pociągi przez 8 takich skrzyżowań, przez jakie **jedno tylko** przechodzą pociągi kolei państw. Kolej należąca do zakładu kontumacyi miejskiej przecina główne tory kolei północnej na otwartej linii i takich przykładów jest wiele w sąsiednim Górno-Śląsku. Na tutejszym dworcu po stronie kolei północnej odbywają się na takich przecięciach torów dzień i noc przesuwania i zestawienia pociągów jednej i drugiej kolei trzema maszynami i dostawienia wszystkich frachtów do 42 miejsc składowych, podczas kiedy od strony Podgórza tego wszystkiego niema, przystawiają się tam i odstawiają jedynie maszyny i pojedyncze wozy osobowe, a jednak uznaje c. k. władza nadzorcza mimo o 1000 procent niekorzystniejszych warunków po stronie kolei północnej — zupełnie zagwarantowane tamże bezpieczeństwo publiczne, stwierdzone długoletniem doświadczeniem.

Rada m. daleką jest jednak od tego, aby twierdzić miała, iż na dworcu tutejszym rzeczywiście nie istnieją nieprawidłowości w założeniu a ztąd i trudności, że dworzec tutejszy odpowiada wszelkim uprawnionym wymogom tak szerokiej publiczności, jakoteż wymogom manipulacyi kolejowej. Rada m. uznaje urządzenie takie, że pociągi towarowe przejeżdżają przez halę osobową i zadymiają licznej publiczności oczy i płuca, a organa kolejowe utrzymuje w ciągłem natężeniu umysłowem, za taką anomalią, jaka w Galicyi tylko utrzymać się jeszcze mogła.

W utrzymaniu dalszego prowadzenia ruchu towarowego z Krakowa na całą Galicyą i po za jej granice przez halę osobową, leży całe przedstawione nam zagrożenie bezpieczeństwa publicznego.

Kiedy pierwotnie kolej górnośląska wybudowała w r. 1874 dworzec w Krakowie, to nadała mu położenie blisko miasta, sięgającego naówczas tylko pojedynczymi domami dworca kolei, położenie przypierające do ulicy Lubicz, albowiem kolej miała wtenczas w Krakowie stacyę końcową, nadała mu więc położenie najdogodniejsze.

Z nabyciem kolei górnośląskiej przez Wysoki c. k. Rząd

i przedłużenie jej po za Kraków do Galicyi, zmienił się zupełnie charakter tutejszej stacyi, przestała ona być stacyą końcową, a stała się zwykłą stacyą przechodową *(Durchgangs-Station).*

Wtenczas Wyoki c. k. Rząd przedłużając z pośpiechem kolej ze względów strategicznych, bo rozchodziło się o postawienie i utrzymanie armii obserwacyjnej w Księstwach naddunajskich, nie miał czasu do zajęcia się nową sytuacyą w Krakowie, później zaś przeszła cała kolej galicyjska w ręce dwóch towarzystw prywatnych, które nie poczuwały się do obowiązku traktowania tutejszej stacyi inaczej, jak Wysoki Rząd.

Od tego czasu rozszerzały towarzystwa prywatne stacyę tylko pod gwałtownym naciskiem wzmagającego się ruchu, w miarę o ile tego własne ich interesa wymagały, stosując się do każdej nowej potrzeby, ale bez myśli przewodniej i założenia szerokiego planu odpowiadającego rozwojowi przyszłości. Do takiego obowiązku nie poczuwały się nawet towarzystwa wobec wygaśnięcia w stosunkowo krótkich terminach przywileju i koncesyi.

I przyszło do tego nareszcie, podług pół oficyalnych informacyj, że kolej państwowa czuje grozę sytuacyi.

Kiedy słuszność i sprawiedliwość wymaga, aby Administracye kolejowe, jako twórczynie obecnego stanu, owe niedogodności i przykrości z publicznością i Gminą, które w niczem a niczem nie zawiniły, przynajmniej do połowy dzieliły i to złe stopniowo usuwały, to występują one naraz z projektem **radykalnym**, usuwają wszystko to, co dotąd stworzyli ich poprzednicy na zasadzie projektów, które Wysoki Rząd ówczesny za odpowiednie bezpieczeństwu publicznemu uznał i przyjął, i ścisłego wykonania dopilnował, urządzają sobie obecnie dla ruchu towarowego nawet dwa tory, z których jeden w samej hali pozostaje, słowem urządzają sobie manipulacyę wygodną, publiczność zaś strącają z widowni światła dziennego do podziemia szczupłego i źle oświeconego, pocieszając ją, że to jest rozwiązanie modne.

Przypatrzywszy się bliżej nieco nowemu projektowi, to przedstawia on trzy ujemne strony:

1. Nie usuwa jądra złego, t. j. prowadzenia ruchu towarowego przez halę osobową i dlatego nie usuwa podniesionego niebezpieczeństwa, tylko je przesuwa, albowiem według nowego projektu wjeżdżać mają pociągi towarowe z Podgórza na środkowy tor hali, t. j. na tor tak zwany I-szy — na tensam tor z przeciwnej strony wjeżdżać muszą regulaminowo pociągi osobowe kolei północnej, które, aby dojść do nowego peronu, zjeżdżać

muszą z toru I-go na III-ci, i w czasie tego zjazdu, jeżeli nie wcześniej, nastąpić może takie samo spotkanie, jakiego dzisiaj obawiają się po stronie kolei państwowej, z tą tylko różnicą, że tutaj nie przetną się pociągi jak tam, ale spotkają się bokami lub czołami, i że nie nastąpi to po stronie kolei państwowej, ale po stronie kolei północnej, czyli w dworcu.

2. Nowy projekt stwarza nową przykrą sytuacyę, bo bierze pociągi osobowe Wiedeńsko Lwowskie, stojące tutaj 25 do 84′ między wjeżdżające i wyjeżdżające pociągi towarowe, i naraża podróżnych, a szczególniej dzieci i kobiety, przez tak długi czas na tortury trwogi spowodowanej spotęgowanem w zamkniętej hali denerwującem łoskotem kół, szumem pary i przenikającem gwizdaniem jadących tam i z powrotem parowozów, a nareszcie na oddychanie, skutkiem kłębów dymu węglowego, nieoddychalnem powietrzem.

3. Nowy projekt wprowadza tunel o minimalnych rozmiarach, gdy wobec szczegółowo dokładnie przez nas wymienionych potrzeb i celów, domagałby on się przynajmniej 13 m. szerokości, 3 m. wysokości i przedzielenia go podwójnym rzędem słupów w celu odgraniczenia dwóch kierunków. Do przeprowadzenia zaś poczty i pakunków pasażerskich, zachodziłaby potrzeba drugiego tunelu, jeżeliby kolej na ten cel nie przeniosła systemu hydraulicznego lub innego. Byłyby to tak jak na powierzchni ziemi, tak i tutaj nieodzowne wymogi bezpieczeństwa publicznego.

Rada miasta wyraża wogóle zdziwienie z powodu zastosowania w Krakowie tunelu, gdzie brak jest ku temu wszelkich warunków, mianowicie, niema tutaj bocznych linij zbiegających się ze stron przeciwległych na wielotorowym szerokim dworcu osobowym, przez który jak w Niemczech musieliby podróżni przechodzić z narażeniem się, gdyby nie było tunelów. Stacya w Krakowie jest pod tym względem zwykłą stacyą przechodową o 3 torach pod halą, z których jeden przeznaczony pod pociągi towarowe, a gdy na drugim stoi pociąg osobowy, pozostaje jeden tylko tor, dla którego założenie tunelu wbrew zasadzie, że kolej dla publiczności a nie odwrotnie, nie jest może wskazane. Oprócz tego stacya tutejsza nie leży tak, jak wszystkie urządzone tunelowo, ani na wzniesieniu, z którego zszedłszy znajdują się wszyscy na plancie torów, nie potrzebując wychodzić do góry, ani też leży ona tak nisko, żeby zachodziła potrzeba (jak we Lwowie n. p.) podniesienia jej, a skutkiem tego tylko wyjścia po schodach na plant pociągów. Stacya tutejsza leży w poziomie otaczającego ją terenu

a urządzenie tunelu w takich warunkach jak tutaj, wymaga, jak nigdzie, najprzód głębokiego zejścia, a potem wysokiego wyjścia.

Co do III-go. Po przedstawieniu warunków ruchu obecnych i przyszłych, po przedstawieniu uciążliwości i przykrości w ogóle dla społeczeństwa, a w szczególności pokrzywdzenia gminy miasta Krakowa zaprowadzeniem tunelu, Rada miasta uważać nie może dzisiejszego projektu inaczej, tylko tak, jak wszelkie poprzednie, odpowiadające potrzebom jednej tylko strony, a nie potrzebom ogółu, jako projekt niemajacy związku z całością, dotąd całkiem jeszcze nie opracowaną, nie może go uważać w ogóle za rozwiązanie kwestyi. Nazwaćby mogła jedynie takie rozwiązanie szczęśliwem i przez ogół pożądanem, które w dworcu tutejszem odłączy ruch osobowy od ruchu towarowego, a to możliwem jest tylko przez założenie osobnego nowego dworca osobowego!

Kiedy przed 5-ciu laty przedłożono Radzie miasta projekt przebudowy samego głównego budynku, projekt zaś zmiany wnętrza hali obiecano przedłożyć później, to Rada miasta zgodziła się, nie przeczuwając wówczas tunelu, w dobrej wierze, na przekształcenie budynku — nigdyby jednak nie przystała była na to, gdyby jej równocześnie przedstawiono wprowadzenie tego co dzisiaj, to jest tunelu, i już wtenczas byłaby od żądania wybudowania nowego dworca nie odstąpiła.

Ponieważ jednak rozwiązanie takie, jak założenie nowego dworca wymaga dłuższego czasu, a kolej państwowa czuje się zaniepokojoną, to wystarczyłoby może tymczasowo

I. co do dworca:

Spowodować dla ułatwienia krzyżowania się spóźnionych pociągów, przedłużenie obecnych peronów do tej miary, aby dwa spóźnione pociągi stanęły na 2 torach tuż obok siebie, tak, aby pociąg bliższy nie zakrywał pociągu dalszego obok siebie stojącego w długości dla przejścia podróżnych potrzebnej.

Te przypadki mogą być szczególnie wobec kolei dwutorowych po obydwóch stronach Krakowa **tylko sporadyczne**, i dlatego urządzenie takie powinno w wyjątkowych przypadkach, jak wszędzie, tak i tutaj wystarczyć.

II. po stronie Podgórza:

Zagwarantować bezpieczeństwo publiczne i nadal równą jak dotąd troskliwością w zachowaniu zwykłych ostrożności, mianowicie zaś zatrzymaniem i nadal od lat zaprowadzonego i tak świetnie skutkującego artykułu fundamentalnego, mocą którego każdy pociąg

towarowy zatrzymać się musi przed stacyą w Krakowie tak długo, aż ze stacyi tutujszej otrzyma pozwolenie wjazdu.

ad IV. Gdyby jednak założenie nowego dworca osobowego przedstawiało nadzwyczajne trudności, natenczas zgadza się Gmina miasta Krakowa na system dwóch peronów, z tem jednak wyraźnem zastrzeżeniem, aby i po stronie nowego peronu, od strony wschodniej (ogrodu strzeleckiego) urządzono dojazd i odjazd, poczekalnie i kasy w ten sposób, aby wszelkie potrzeby publiczności załatwiane być mogły po stronie wschodniej, t. j. nowego peronu niezależnie od strony przeciwnej dworca, a więc bez połączenia peronów tunelem.

Gmina zastrzega sobie jednak odszkodowanie wszelkich wydatków, na jakieby tem rozwiązaniem narażoną być musiała, urządzeniem osobnej manipulacyi akcyzowej.

Ostatecznie wracając jeszcze do punktu II. co do głównej hali, to rekonstrukcya jej wydaje się Radzie miasta z dwóch względów nieodpowiednią.

Najpierw oświetlenie jej górne, a zwłaszcza nad peronem od strony miasta, jest bardzo niedostateczne i wymogów nie zaspokaja. Pięć małych świetlników w pobliżu muru głównego budynku, przewyższającego połać dachu peronowego bardzo znacznie, nie wystarczy do oświetlenia peronu — i założenie jednego ciągłego w długości świetlnika byłoby bardzo wskazane.

Z drugiej strony rozwiązanie przyczółków hali *(Stirnseiten)*, tak od strony ulicy Lubicz, jak od strony dojazdu od Wiednia — jest w wysokim stopniu nieestetyczne i godności miasta nieodpowiednie. Projekt tych przyczółków nie zdradza nawet usiłowania, aby stworzyć coś estetyczniejszego i architektonicznego, a przecież dworzec, jako budowla wśród miasta wzniesiona i do najpiękniejszych jego objektów należąca, powinien nosić na sobie cechy architektoniczne, niekoniecznie bogate, ale w każdym razie wykwintniejsze, jak w przedstawionym projekcie. Proste n. p. zamienienie poziomej kratówki, na łuk kratowy konstrukcyjny, na słupach wsparty, jużby projekt zamienił na lepszy i więcej wytworny.

Sprawozdawca:

Władysław Nowacki.

Nakładem Gminy m. Krakowa. — Czcionkami drukarni Związkowej w Krakowie.